Die Entwicklung der Eisenbahnen in Thüringen

Auszug

aus der

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Würde eines Doktors

der Staatswissenschaften

einer

Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Vereinigten Friedrichs-Universität Halle-Wittenberg

R. UNIV
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

vorgelegt von

Norbert Lorentz

aus Erfurt

Referent: Professor **Dr. Aubin**

Erfurt 1924

Buchdruckerei Martin Luther

Die Entwicklung der Eisenbahnen in Thüringen.

Einleitung.

In dieser wird zunächst ein Ueberblick gegeben über die Entwicklung, die das gesamte Verkehrswesen aus der Zeit des Mittelalters heraus bis zu dem Zeitpunkt genommen hat, da im vergangenen Jahrhundert mit dem Bau von Eisenbahnen begonnen wurde. Dem folgt eine kurze Betrachtung der bedeutenden Straßenzüge, die im Mittelalter Thüringen kreuzten.

I. Teil: Der Beginn des Eisenbahnbaues in Thüringen.

Trotz mancher Hemmungen in Deutschland gelang es, in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, mit der Verwirklichung verschiedener Projekte des Eisenbahnbaues zu beginnen. Unmöglich wäre dies jedoch gewesen, wenn nicht der 1834 ins Leben getretene deutsche Zollverein die dem Eisenbahnverkehr sich hindernd in den Weg stellenden Schranken der Grenzzollbelästigung durchbrochen gehabt hätte. — Die Tätigkeit von Personen, besonders Friedrich List, und von Organisationen, welche sich in diesen Jahren für den Ausbau für Eisenbahnen besonders einsetzten, wird einer eingehenden Betrachtung unterzogen.

Im Anschluß daran behandelt der I. Teil die großen als Privatunternehmen entstandenen Eisenbahnen Thüringens. Die älteste und bedeutendste unter diesen, die „Thüringische Eisenbahn“, sowie weiterhin die Werra-Bahn, die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn-Gesellschaft, die Saale- und Weimar-Geraer Bahn mit ihren Nebenstrecken werden bezüglich ihrer Entwicklung, finanzieller Fundierung, Zweckdienlichkeit, Rentabilität sowie bezüglich ihrer Tarife unter Beifügung von statistischen Material ausführlich besprochen.

II. Teil: Preußens Eisenbahnpolitik in Thüringen.

Ein Gesamtüberblick wird hier zuerst gegeben über die Bestrebungen Preußens, in den Besitz der im I. Teil behandelten großen Linien zu gelangen, da dieses sehr genau erkannt hatte, daß es für den preußischen Staat von großer

Bedeutung war, Eigentümerin der Hauptlinien im Herzen Deutschlands zu sein. — Mit dem Erwerb der „Thüringischen Eisenbahn“ im Jahre 1882 begann die Verstaatlichung, die bis zum Jahre 1895 durchgeführt war. Weiterhin behandelt der II. Teil die eigene rege Bautätigkeit des preußischen Staates, die in Anbetracht der vielen kleinen Staaten, aus denen Thüringen sich zusammensetzte, mit großen Schwierigkeiten und endlosen Verhandlungen verbunden war. Es werden hier die Strecken Neudietendorf-Arnstadt-Suhl-Ritschenhausen, Eichicht-Probstzella-bayr. Grenze, Arnstadt-Stadtilm-Saalfeld, die Feldabahn sowie die Bahnlinie Erfurt-Sangerhausen und noch andere mehr einer genauen Betrachtung in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht unter Zuhilfenahme von Zahlenmaterial unterzogen.

III. Teil: Sächsische Staatsbahnen im östlichen Thüringen.

Dies sind in der Hauptsache Bahnen des ehemaligen Herzogtums Sachsen-Altenburg, die dem sächsischen Staatsbahnnetz angeschlossen waren und hier ein Gebiet erschlossen, das am mitteldeutschen Braunkohlenbergbau rege beteiligt ist. Als wichtigste dieser, das östliche Thüringen berührenden sächsischen Staatsbahnen erfährt die Linie Leipzig-Hof eine ausführliche Behandlung. Daneben werden auch die übrigen kleinen Bahnen kurz erörtet.

IV. Teil: Thüringische Neben- und Kleinbahnen, die sich noch in privatem Besitz befinden.

Das bedeutendste dieser Unternehmen privater Natur in Thüringen ist die Zentralverwaltung der Sekundärbahnen Herrmann Bachstein. Diese verfügt über eine ganze Reihe von Bahnlinien, die im letzten Teil kurz behandelt werden. Daneben finden noch Erwähnung 3 thüringische Bahnlinien der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft sowie einige weitere kleine Nebenstrecken, unter welche die „Oberweißbacher Bergbahn“, die erst 1922 fertiggestellt wurde, von Bedeutung ist. Bei einer Gesamtlänge von nur 4 km überwindet diese einen Höhenunterschied von 325 m.

Schluß.

Im Schlußkapitel wird auf die volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen hingewiesen sowie die Leitung und Organisation der deutschen Eisenbahnen in der Nachkriegszeit erörtert.